SUPLEMENTO DE VIAJES Y TURISMO DE PAGINA/12
DOMINGO 15 DE OCTUBRE DE 2006
Turismo 12

BEAGLE

Desde el puerto de Ushuaia, una excursión náutica por el canal del fin del mundo.

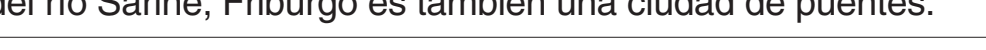


Construida en un valle, entre las curvas del río Sarine, Friburgo es también una ciudad de puentes.



La encantadora y diminuta ciudad de Murten, a pocos kilómetros de Friburgo.

En el punto de encuentro de idiomas y culturas, entre valles y montañas, entre lagos y viñedos, Friburgo es como un resumen de la diversidad suiza. Sus calles empinadas recorren una historia de más de ocho siglos.



SUIZA *El cantón de Friburgo*

Miniatura suiza

POR GRACIELA CUTULI

Pequeño, lleno de sorpresas, hecho de valles y de cumbres nevadas, multilingüe y multicultural: el cantón de Friburgo es típicamente suizo. Es allí donde, según se dice, se comen las mejores fondues de todos los Alpes; es allí donde las esculturas modernas dejan explotar sus colores al borde de los lagos, escenarios de batallas que sellaron la suerte de la Confederación Helvética; es allí donde se levanta una de las universidades más importantes de Suiza, en una ciudad donde la gente pasa del alemán al francés con naturalidad. Modernidad y tradición es el encuentro más frecuente entre las calles empinadas de Friburgo.

No es una capital cosmopolita como Ginebra, ni un centro financiero como Zurich, ni un polo industrial como St. Gallen o Basilea. Friburgo es a la vez un pueblo y una ciudad, a una distancia ideal de la Riviera suiza sobre el Leman, del Jura y los centros relojeros, de Gstaad y de las nieves del jet set. Por si fuera poco, es vecina de Gruyère, emblema de la gastronomía europea.

EN LOS MEANDROS DEL RIO. Construida en un valle pronunciado, entre las curvas del río Sarine, Friburgo es también una ciudad de puentes. Los vertiginosos puentes del Gottéron y de Zähringen ofrecen puntos de vista excepcionales sobre el paisaje circundante y el valle encerrado de la Sarine. Al nivel del río, el viejo puente de Berna –totalmente cubierto y construido en madera– es uno de los más tradicionales, una postal del Medioevo trasladada al siglo XXI. La parte baja de la ciudad, vecina del puente, encerrada en uno de los meandros más angostos del río, tiene casas de fachadas góticas y varias fuentes. La parte alta, la más extensa, se divide entre el casco histórico, alrededor de la Catedral, y las zonas de urbanización más reciente.

Friburgo cuida sin duda la salud de sus visitantes, o al menos pone a prueba su entrenamiento físico. Para recorrerla se sube y baja continuamente desde las partes altas hasta las orillas del Sarine, el río que fue el motivo de su fundación en el siglo XII. El Sarine serpentea en el fondo de un profundo valle, y la recompensa a tantos esfuerzos para recorrer algunas de las calles más empinadas de la ciudad es la vista panorámica sobre la parte antigua, refugiada entre los meandros del río.

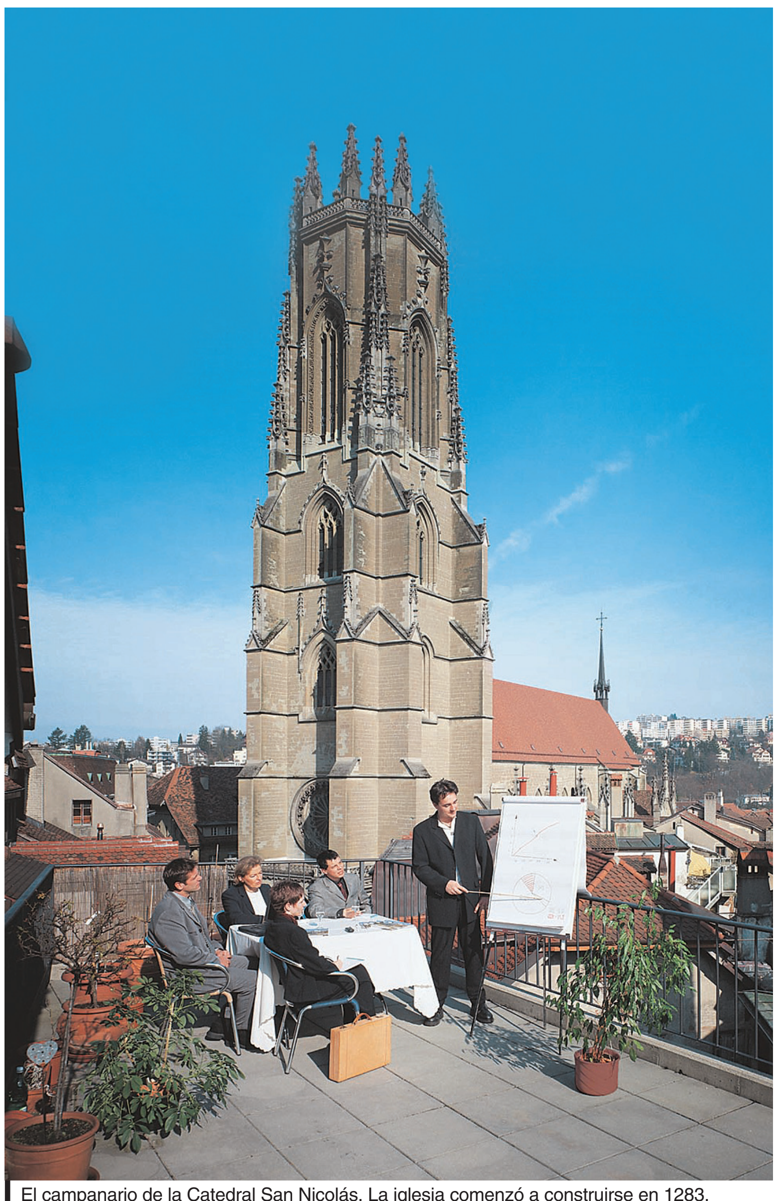
DATOS UTILES

■ Espace Jean Tinguely-Niki de Saint Phalle: abierto de miércoles a domingo de 11 a 18.00. 2, rue de Morat. *mahf@fr.ch*
■ En Internet: *www.fribourgtourism.ch*, *www.fr.ch/mahf* (museo Tinguely), *www.murten.ch*, *www.region-vully.ch* (sobre el viñedo de Vully). Información general sobre Suiza en español: *www.misuiza.com.*

LAS "MAQUINAS" DE TINGUELY

Jean Tinguely desarrolló su carrera sobre todo en París, donde construyó sus primeras "máquinas", que lo hicieron conocer como un artista aparte, generador de conceptos y de modos de expresión artísticos propios. Sus máquinas eran el punto de encuentro del arte y del bricolage, de la mecánica y de la abstracción, de la creación y de la planificación. Las más conocidas son las que hizo con su compañera Niki de Saint Phalle en el conjunto de la Fuente Stravinsky, al lado del Centro Pompidou de París. Máquinas coloridas y llenas de humor, que juegan con la luz, el movimiento y el agua y se convirtieron en una postal clásica de la capital francesa.

Friburgo bien debía un homenaje a su hijo más famoso, fallecido en Berna en 1991. El museo Tinguely fue instalado en un antiguo taller de tranvías, y se llama oficialmente Espace Jean Tinguely-Niki de Saint Phalle, porque presenta obras de la famosa pareja de artistas. Desgraciadamente muchas de las máquinas de Tinguely eran autodestructivas (como el conocido "Homenaje a Nueva York", instalado en los jardines del MOMA en 1960, cuya destrucción provocó la intervención de los bomberos). La obra mayor del museo es el *Retablo de la Abundancia Occidental y del Mercantilismo Totalitario*, construido para una retrospectiva en Moscú en 1990. El museo contiene muchas "nanas" y otras creaciones de Niki de Saint Phalle, pero también se pueden ver creaciones de ambos en las calles mismas de la ciudad: la colorida *Gran Luna de Saint Phalle* en los jardines del Museo de Arte e Historia, y la *Fuente Jo Siffert*, de Tinguely, en la plaza principal.



El campanario de la Catedral San Nicolás. La iglesia comenzó a construirse en 1283.



La *Fuente Jo Siffert*, de Tinguely, en la plaza principal de Friburgo.

EUROPEA POR ANTICIPACION. Friburgo fue en su origen el puesto de control de un vadeo que permitía cruzar el río. Desde tiempos inmemoriales, el Sarine fue la frontera entre dos idiomas y dos culturas: sobre su margen izquierda está la Suiza francófona, y sobre el derecho, la germánica. Hoy todavía el río es la frontera lingüística, en medio de una ciudad totalmente bilingüe, corazón de un cantón bicultural.

El primitivo puesto fue fundado en 1157 por Berchtold IV Zähringen, miembro de una de las familias más importantes del Medioevo en esa región. En los siglos siguientes, la incipiente ciudad cambió varias veces de manos y fue posesión, entre otros, de los Habsburgo y la casa de Saboya, hasta que en 1481 pasó a integrar la Confederación Helvética. De algún modo, Friburgo anticipó en varios siglos la unión europea de lenguas y culturas: este fenómeno que en los últimos años se hizo corriente, era toda una novedad en los tiempos medievales, difíciles para la comunicación y los traslados.

PASADO RELIGIOSO. Además de su bilingüismo, otro rasgo cultural muy fuerte de Friburgo es su pasado religioso. Hoy lo revela la gran cantidad de iglesias, entre las cuales se destaca la Catedral San Nicolás, cuya construcción empezó en 1283, para ampliar la primitiva iglesia construida por Berchtold IV un siglo antes. No fue terminada hasta 1490, aunque su campanario nunca fue concluido (por falta de dinero, según las leyendas locales, todo un colmo en el país de los bancos). Este campanario tiene de todos modos 74 metros de altura, más que suficiente para divisar un panorama espectacular sobre toda la ciudad y el valle del Sarine, muchos metros más abajo del promontorio donde está la Catedral, en la parte antigua. Los órganos de la Catedral son uno de los orgullos de la ciudad, así como sus vitrales, obra de los reconocidos artistas Mehoffer y Manessier. Friburgo fue un bastión del catolicismo en Suiza, lo que explica que la ciudad tenga tantas iglesias y conventos. La restauración católica fue muy eficiente luego de la Reforma, y tanto el hecho de ser sede de un arzobispado como el haber concentrado numerosos conventos entre los siglos XIII y XVII hacen que Friburgo sea conocida como la metrópolis católica de Suiza. Este ferviente pasado le valió también su reputación intelectual de hoy. La Universidad Católica y estatal de Friburgo, fundada en 1889, goza desde hace mucho tiempo de renombre internacional y gran prestigio académico.

ARTE Y SABORES. No hay que dejar de conocer el Museo de Arte e Historia, instalado en los antiguos mataderos, que recrea tanto la historia de Friburgo desde sus orígenes como presenta obras de los artistas locales más destacados (entre ellos Hans Fries, el pintor oficial de la ciudad a principios del siglo XVI). Sin embargo, el más reconocido tiene su propio museo: se trata de Jean Tinguely, uno de los principales nombres en la historia del arte del siglo XX, que nació en Friburgo en 1925 (*ver recuadro*).

Friburgo tiene otros museos sorprendentes: uno dedicado a marionetas, otro a máquinas de coser y uno a la cerveza. También tiene un funicular, construido en 1899, entre la ciudad alta y la baja, otro motivo para conocerla desde una perspectiva diferente. Y finalmente, como Gruyère está a sólo unas decenas de kilómetros, no se puede visitar esta región sin comer una fondue de queso. Se dice que en Friburgo se atesora la mejor receta de toda Suiza, la fondue "Moitié-Moitié" (porque se hace por mitad con queso gruyère y mitad con queso vacherin). La fondue, de todos modos, es más bien característica de la zona francófona: para conocer la otra cara gastronómica de Friburgo y su región hay que probar el *rösti*, una suerte de tortilla de papas ralladas y doradas a la sartén, típica de la parte germánica de Suiza. Hay tantas recetas de *rösti* como pueblos y valles, se dice en Suiza. El "Röstigraben", o "frontera del *rösti*", es también el nombre que dan los suizos a la invisible pero tangible frontera cultural que separa la región francófona de la alemana, siguiendo el trazado que marcan las aguas del Sarine en medio del cantón de Friburgo.

DESDE LAS MURALLAS DE MORTEN

A pocos kilómetros de Friburgo se encuentra el pueblo fortificado de Murten (o Morat en francés). A pesar de su diminuto tamaño es un lugar muy popular en Suiza, no sólo por la belleza de su paisaje, al borde de un lago que forma parte del sistema de los Tres Lagos (junto con los de Neufchâtel y de Bienne), como por su clima –que permite la existencia de un renombrado viñedo– y su densa historia. Al pie de las murallas, que hoy circunvalan la ciudad tal como lo hacían en el Medioevo, se libró una de las batallas decisivas para la fortificación de Suiza como Estado. En 1476, luego de una derrota frente a los suizos, Carlos el Temerario, duque de Borgoña y uno de los hombres más potentes de su época en Europa occidental, asedia Murten y recibe una segunda derrota consecutiva en la que sufre la pérdida de casi todo su ejército. Esta victoria fue anunciada por un mensajero que corrió sin parar entre Murten y Friburgo con una rama de tilo en la mano. Esta hazaña se conmemora cada año con un maratón que sigue el mismo camino que aquel bravo corredor, hace más de 500 años.

La ciudad histórica, encerrada entre las fortificaciones, conserva su aspecto medieval, con las fachadas de las casas cuidadas con un detallismo tal que hace honor a la reputación suiza. Se puede caminar sobre las murallas, desde donde hay fotogénicas vistas de la ciudad, del lago y de la colina del Vully, del otro lado del espejo de agua. Allí se cultivan vides de buena reputación, y se encontraron vestigios de pueblos lacustres prehistóricos (recreados en un museo muy interesante y bien presentado).

Osvaldo Peralta



El barco se aproxima al faro deshabitado del archipiélago Les Eclaireurs.

Osvaldo Peralta



Muy relajada, una pareja de lobos marinos observa cómo se aproxima un barco con turistas.

Cuando se navega por las tranquilas pero frías aguas del canal Beagle es posible imaginar el *finis terrae*, aquel mítico límite del universo que temían los navegantes de la antigüedad. Una travesía por la extraña belleza de un paisaje despojado, con colores grises y el cielo casi siempre sombrío de nubes, con escalas en el faro de Les Eclaireurs y las islas De los Pájaros y De los Lobos.

TIERRA DEL FUEGO *Desde el puerto de Ushuaia*

Navegar por el Beagle

POR JULIAN VARSAVSKY

En Tierra del Fuego casi todo remite a la vieja idea del *finis terrae,* el "fin del mundo" que hasta hace cinco siglos era el terror de aquellos navegantes que temían caer en los abismos del universo si se aventuraban más allá de esa frontera imaginaria. Pero cuando Magallanes descubrió el estrecho que le permitió dar la primera vuelta al mundo –culminada por El Cano–, ya todos se convencieron de que la esfera era la dinámica forma de la tierra y que ninguna tortuga gigante sostenía el peso del universo. Sin embargo, hay lugares muy específicos como la Bahía de Ushuaia, que por alguna razón que nadie podría explicar encierra algo así como el arquetipo del último puerto antes del "fin". Algo en el paisaje melancólico y frío sugiere y subraya que estamos en la Patagonia más austral, remota y solitaria, después de la cual ya no hay nada más, salvo el viento, el frío y el hielo. Es por eso que, sin necesidad de abrir un mapa o de escuchar explicación alguna, uno tiene la sensación física de estar observando el paisaje del *finis terrae* en su máxima expresión.

PUERTO FUEGUINO Las aguas de cualquier puerto del mundo irradian siempre un aura romántica de sueños lejanos que evocan el momento inclasificable de una partida y un adiós. Pero en general los puertos son tristes y alegres a la vez. Cuando zarpan, los barcos dejan atrás una estela borrosa donde flota el recuerdo de una sucesión de imágenes que nunca se volverán a repetir. Y al asomarse por la proa, en cambio, se vislumbra en el mar abierto un futuro de aventuras en el que todo está por venir.

Los viajeros que visitan la ciudad de Ushuaia pueden realizar una excursión en barco por el canal Beagle, partiendo desde el puerto de la ciudad, donde conviven lujosos trasatlánticos, fantasmales barcos abandonados y carcomidos por el óxido, y barquitos pesqueros que al lado de algún gigante parecen un cascarón de nuez.

Desde el puerto parten varias embarcaciones de estilos diferentes que realizan más o menos la misma excursión principal, conocida como la "marítima corta" y que dura entre dos y tres horas. Las alternativas van desde veleros y una antigua motonave con decoración *art nouveau* hasta grandes catamaranes a todo lujo con pantallas líquidas y capacidad para 350 personas. Casi todas siguen un mismo itinerario, en cuyo transcurso los guías explican las peculiaridades del canal Beagle. En tiempos remotos fue un enorme glaciar de mil metros de altura. Cuando hace unos diez mil años –durante las glaciaciones– se retiraron los hielos, quedaron al descubierto unos grandes valles en forma de U excavados por la potencia incalculable de los duros hielos. Luego estos valles glaciarios fueron invadidos por los océanos formando tranquilos canales muy ventosos y gélidos pero casi sin olas, ideales para la navegación (las tribus de canoeros yámanas habitaron en este lugar).

A BORDO En el primer tramo, la embarcación avanza por el archipiélago de las islas Bridges, una serie de islotes rocosos entre los que está la Isla de los Pájaros, llena de cormoranes reales. Esta especie de ave buceadora se sumerge hasta 30 metros en el canal persiguiendo cardúmenes de sardinas. Un aspecto curioso de los cormoranes reales es que tanto el macho como la hembra levantan una cresta anunciando que están en celo y la bajan de inmediato cuando consiguen pareja.

A la derecha se ve la costa de la isla chilena Navarino y a la izquierda aparece otra pequeña isla con una superpoblada colonia de petreles y skuas, con varios centenares de pequeños "cráteres" que en verdad son los nidos de estas aves que llegan a vuelo rasante y aterrizan justo en su pequeño círculo en la tierra. Allí dirimen a picotazos los conflictos territoriales.

En la pequeña Isla de los Lobos –apenas unas rocas desnudas que sobresalen en el canal– reposan al sol medio centenar de ruidosos lobos marinos. Sobre estas rocas viven todo el año las hembras y las crías, mientras que los machos llegan exclusivamente para aparearse, formando un harén de hasta quince hembras, a las que quintuplican en tamaño y peso. Cumplida su función regresan al mar y nadan hasta las costas de Brasil a pasar el invierno con otras hembras.

Luego de bordear el faro Les Eclaireurs, se emprende el regreso. Este faro se construyó en 1920 y no es el del "fin del mundo" de la Isla de los Estados al que hace referencia Julio Verne en su famosa novela. El faro Les Eclaireurs está en las islas que bautizó con ese nombre el capitán de fragata Luis Fernando Martial, quien comandó la expedición francesa de La Romanche (1882-1883). Aunque no está habitado, el faro sigue funcionando con paneles solares.

ISLAS DE MITOS Y PINGÜINOS La llamada excursión corta

DATOS UTILES

■ Casa de la Provincia de Tierra del Fuego en Buenos Aires. Marcelo T. de Alvear 790. Tel: 4314-3133 *www.tierradelfuego.org.ar*
■ Excursión en barco pesquero: *www.tierradelfuego.org.ar/3marias*



Melancólica calma en el atardecer sobre las aguas del canal Beagle.

Osvaldo Peralta

Sin el velamen desplegado, un velero surca sin apuro el canal Beagle.

emprende el regreso a partir del faro, mientras que la "larga" sigue una hora más y bordea primero la isla Gable, la más grande del inhóspito canal. Aquí creían los indios yámanas que se encontraba el centro del mundo, el único lugar que se habría salvado durante un gran "avance de las aguas", cuando según el mito indígena la luna cayó en el mar, inundando todo el planeta salvo este pequeño lugar. Al emerger la luna del fondo del mar trajo consigo a los guanacos, los zorros y los humanos, que repoblaron el mundo otra vez.

El punto más lejano de la excursión es la isla Martillo, donde la atracción principal es una pingüinera de 3 mil ejemplares magallánicos que comienzan a emigrar en marzo y regresan al final de la primavera. Y lo más extraño de la isla es que también hay en ella una pequeña colonia estable de doce parejas de pingüinos papua, una especie muy particular que se diferencia de los demás porque tiene el pico rojo, las patas naranja y el pecho blanco.

Otra de las alternativas para navegar por el canal Beagle es a bordo de una pequeña embarcación pesquera de centollas y moluscos –reacondicionada para el turismo–, cuya principal virtud es que su tamaño permite una movilidad muy especial y un acercamiento mayor a la fauna de las islas. La "Tres Marías" sólo puede llevar ocho pasajeros y mide 8,8 metros de eslora. Se zarpa del Muelle Turístico Municipal rumbo al Paso Chico, que separa la bahía de Ushuaia del canal Beagle. Una vez en el canal, la embarcación se dirige a la Isla Alicia o a la Isla de los Pájaros para observar los cormoranes reales y las demás aves que la pueblan (gaviotas australes y cocineras, palomas antárticas, skuas, petreles gigantes y albatros). La navegación continúa hasta la Isla de los Lobos en el archipiélago Les Eclaireurs. En este pequeño islote se juntan además de los lobos algunos cormoranes reales que desplazan año tras año a los anteriores, a los que espantan a picotazos. El destino siguiente es el archipiélago Bridges, donde se desembarca en una de las islas para realizar una caminata. ✹


Dos largas hileras de palmeras flanquean la entrada al magnífico Hotel Nacional.


El gran lobby del hotel. Una galería con azulejos y grandes vigas de madera.

CUBA *Un hotel con historia*

El Nacional de La

El emblemático hotel de la capital cubana, declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco, fue elegido como Mejor Hotel del Mundo del 2006. El galardón se desprende de la encuesta que realiza una consultora internacional. Desde 1930, un paneo por la historia del señorial edificio y sus célebres huéspedes.

POR FERNANDO DAVALOS

La deslumbrante noche del 30 de noviembre de 1930, inauguración del Hotel Nacional de Cuba, jamás tuvo precedente en La Habana. El enorme edificio y sus jardines parecían irradiar luces centelleantes. Largas hileras de lujosos autos mofletudos, de cornetas abrillantadas y radiadores de acero níquel avanzaban con lentitud hacia el zaguán de la flamante casona de la calle 21, donde diligentes door-boys se apresuraban a abrir las portezuelas para que damas y caballeros pasaran al gran lobby, o a sus salones y galerías profusamente iluminados.

Distinguidos gentlemen de engominados y alisados cabellos, algunos con largas boquillas y cigarrillos rubios de Virginia, y hermosas señoras de pinta nórdica, con su pelo “a lo garzón” y el rouge de sus labios en forma de corazoncito de tonos intensos, todos procedentes de Nueva York, iban llenando las terrazas. Prestos *waiters* ponían en sus manos todos los cócteles más conocidos del mundo –Manhattans, Martinis, scotch o cognacs–-, sin que nadie sintiera la ausencia de aquellos tragos que entonces no habían sentado cátedra: el hoy famoso Mojito, el Daiquiri y las demás mezclas con ron criollo de caña de azúcar, de las que ahora el Hotel Nacional es un santuario.

El hotel era invadido por selectos invitados, muchos llegados especialmente desde Estados Unidos en vapores o hidroaviones, al igual que los maîtres y barmen contratados para la ocasión. Se trataba, nada menos, que de la arrancada oficial del más importante hotel del Gran Caribe, concebido para captar el turismo rico de Norteamérica.

El lugar escogido para el hotel era el mejor del litoral habanero: el morrillo que en los viejos mapas se sitúa en el saliente costero de Punta Brava, antiguo sitio de desembarco de piratas. Durante el siglo XVIII los militares hispanos instalaron justo allí la famosa batería de Santa Clara, grandes piezas de cañón que aún perduran en los jardines del hotel, en sus emplazamientos originales. El que sobresale es el cañón “Ordóñez”, uno de los más grandes del mundo en su época, con una longitud de 11 metros. Desde los jardines, con sus pavos reales coqueteando entre bosquecillos de uva caleta, se domina el amplio horizonte marino.

1930 Entre los primeros huéspedes célebres se hallaba el popularísimo Tarzán. Una mañana irrumpió en el lobby del hotel la figura atlética de Johnny Weissmüller. Todos lo reconocieron y la noticia trascendió en La Habana, y no fueron pocos los que asistieron a la exhibición de natación que el actor-atleta hizo en la piscina del hotel, que aún se conserva.

“!Que se cae!”, exclamó el hoy profesor de Pediatría Eladio Blanco –y botones hace 65 años–, cuando Buster Keaton se inclinó peligrosamente al vacío sobre el alféizar de la ventana recién abierta de su habitación, tapándose la visión con la mano. Se trataba de otro gag del venerable actor que no reía pero que hacía reír, quien ya había ingresado al gran lobby simulando una rara y tortuosa cojera.

En la década del ’30, La Habana, con sus incipientes garitos, era para los norteamericanos una isla cercana y atrayente donde la discreción era cómplice. Por esa época se constata la llegada de los primeros hombres de la mafia norteamericana. Aparecen en los salones del hotel los mafiosos Santos Traficante y Meyer Lansky, únicas personas que podían acercarse al dictador Fulgencio Batista para dilucidar cualquier asunto de negocios, y quienes se apoderaron del control del casino del Hotel Nacional.

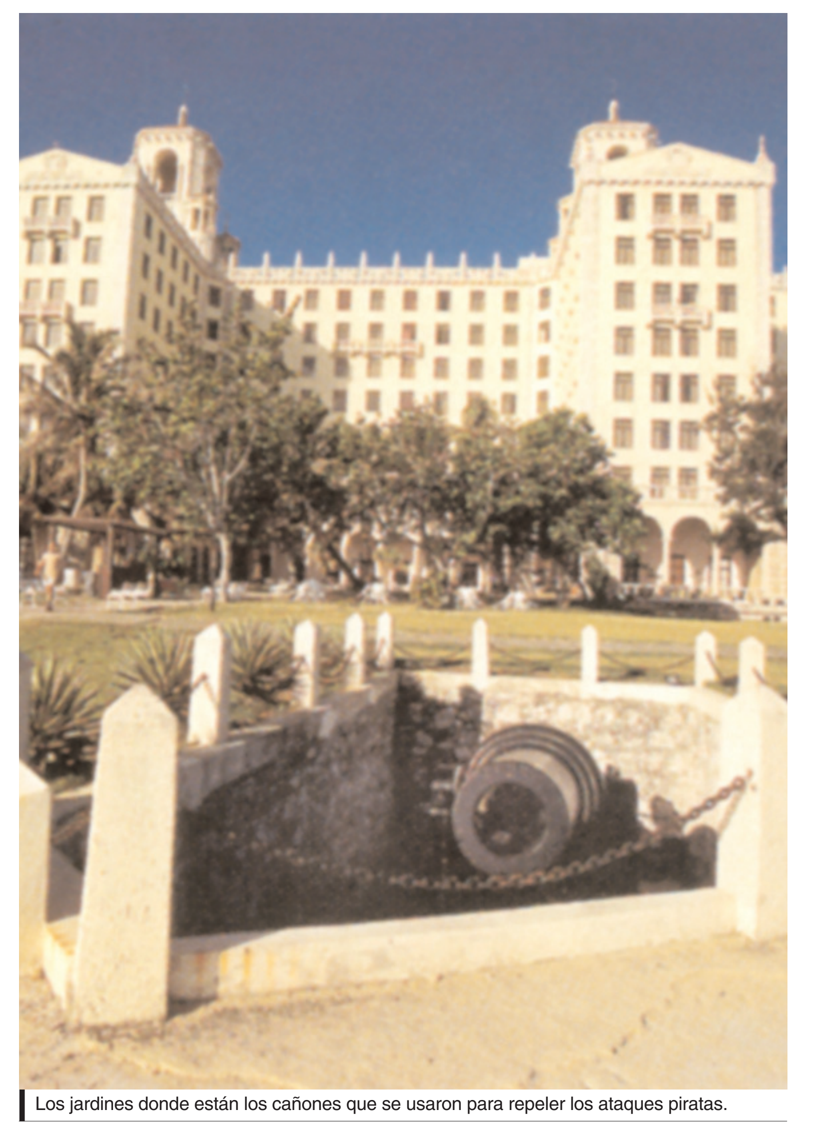
1940 Corren rumores de que sumergibles nazis salían a la superficie en la noche frente a La Habana, y hubo huéspedes que atisbaban el horizonte marino desde las habitaciones del hotel, para detectar, por pura curiosidad, alguno de aquellos U-boat cuya misión era hundir barcos cargados de azúcar cubano para el frente europeo. Quedan aún en pie los recuerdos de Fred Astaire bailando divertido en los salones del hotel, en tanto que Hugo del Carril se hospedaba y cantaba algunas noches. De esta época fueron huéspedes Jorge Negrete, Pedro Vargas y el extraordinario Cantinflas, entonces camino al éxito. También se reportaban por La Habana Libertad Lamarque, el Trío Los Panchos y el gran compositor Agustín Lara. Asiduas figuras de los periódicos del mundo albergaron las suites del hotel, como el príncipe Ali Khan y su esposa Rita Hayworth, los duques de Windsor (el matrimonio morganático del hasta entonces monarca inglés Eduardo VIII obligado a abdicar por su amor a una plebeya), y el británico Winston Churchill, que era particularmente cercano a los cubanos por su inveterada costumbre de fumar habanos.

El hotel se cerró a cal y canto el 20 de diciembre de 1946 para cualquier viajero ocasional que no estuviera invitado a la más grande reunión jamás convocada por la mafia. El propósito era la repartición de las áreas de influencia y los negocios ilegales en EE.UU. A partir de esta histórica cita, se abrieron de par en par las puertas del Norte a la cocaína. El hotel era considerado seguro para los gángsters ítalo-norteamericanos, que ganaban terreno en los hoteles, casinos y la prostitución. Las perspectivas de ampliar estas operaciones serían analizadas durante varios días en el segundo piso. Asistieron unos quinientos jefes, abogados y guardaespaldas de las familias de origen siciliano de Nueva York, Chicago y Nueva Orleáns, entre los que no faltaron Lucky Luciano, Frank Costello y Giuseppe Bonano. La gran reunión de La Habana, sin embargo, jamás ha sido señalada por la denuncia pública, al menos fuera de Cuba. No existió. Nadie supo de ella. Ningún policía se atrevió a seguir el hilo de pista alguna, porque todos los indicios se borraron. Ni siquiera Frank Sinatra, que fue acusado por algunos de haber amenizado las noches de jolgorio, aceptó haber venido a La Habana en aquellos días, ni que cantó hasta perder la voz.

DE 1950 AL 2006 A los visitantes norteamericanos se los solía identificar en aquellos momentos por sus llamativas camisas colorines y sus pamelas floridas. Cierto día,

DATOS UTILES

■ El Hotel Nacional de Cuba está en la Calle O, esq. 21, Vedado, Plaza. La Habana. Tel.:(53)-33-3562 / 33-3564 al 67, fax: (53) 335054 al 55.



Los jardines donde están los cañones que se usaron para repeler los ataques piratas.



Los colores vibran como los cuerpos de las bailarinas en el Cabaret Parisién del hotel.

Habana

los empleados del hotel perciben la presencia de Marlon Brando, entonces en la cima de su popularidad. Más adelante, una figura femenina que alguien llamó “el animal más bello que existe” –Ava Gardner– hace también época por el hotel, que le sirvió de punto de partida para una activa vida nocturna en barrios de La Habana donde casi nadie nunca logró hallarla. En tanto, Ernest Hemingway se deja ver en las acogedoras barras del hotel, dado a sus famosas tertulias, y aún hoy se conserva un bello ejemplar de pez-aguja regalado por el escritor al bar Sirena.

La entonces muy célebre Josephine Baker, la hermosa mulata que danzaba casi desnuda cubierta con haces de bananas, se presenta en el hotel con su equipaje en 1951. A pesar de tener reserva, la gerencia se niega a aceptarla como huésped, aduciendo que carecen de capacidades habitacionales. Luego de una áspera discusión le ofrecen una habitación del entrepiso, generalmente usada por los choferes. En realidad, el gerente norteamericano hace válida la disposición de la empresa de que el hotel jamás ha tenido un negro alojado ni acepta gente de color entre los empleados. El único negro que trabaja allí para la época es un simpático cubano destinado al lobby pero disfrazado de eunuco de un harén árabe, que lustra los zapatos de los distinguidos clientes. Respecto de Josephine Baker, simplemente se fue a otro hotel.

Cuando Erroll Flynn llegó al hotel, con su fino bigote y ojos vivaces, y su dulce galanteo, sedujo a todo el mundo con su smoking impecable. Se lo solía ver salir, con alguna elegante dama, rumbo al cabaret Tropicana. En todo momento se mantuvo como el aventurero por excelencia de sus propias películas y hasta llegó a presentarse ante las huestes guerrilleras de Fidel Castro en 1958, con el propósito de enrolarse también, aunque sin conseguirlo.

El desgobierno de finales de década da carta abierta al juego y la prostitución. Se fraguan vastos planes para convertir a la capital de Cuba en una inmensa ciudad del placer, controlada por familias gangsteriles. Una noche de 1957 aparece una bandera revolucionaria roja y negra colocada subrepticiamente en una ventana del séptimo piso, a la vista de un sector muy concurrido de transeúntes. La Revolución está en puertas.

La irrupción revolucionaria detuvo en seco la tendencia que había entrado de lleno en el Hotel Nacional, ligada a la prostitución, el juego y la mafia, con la complicidad de personeros del gobierno de Batista.

En la década del ’90 el hotel fue totalmente remozado, con el objetivo de añadirle confort moderno, pero respetando rigurosamente los planos y detalles originales, como las galerías con arcos hispano-moriscos, al igual que el estilo Art Déco de algunos ángulos y la estética neoclásica y neocolonial que brindan eclecticismo a la arquitectura. Una compañía andaluza asumió el encargo de revestir de azulejos el gran vestíbulo, a sabiendas de que los nuevos debían reproducir exactamente los originales. Maestros de la porcelana y la cerámica reprodujeron cada loza del piso con sus correspondientes dibujos de origen hispano antiguo. Finalmente se buscaron muebles acordes con el ambiente general y la decoración se complementó con antigüedades extraídas de museos. Hoy en día es un lujoso hotel 4 estrellas, no por cierto el más suntuoso de la isla, pero sin dudas el más hermoso e interesante a la hora de elegir.

Noticiero

Pissis para el mundo

El I Congreso Internacional de Montaña “Nevado Pissis para el Mundo” se realizará del 14 al 23 de noviembre en Catamarca e incluirá una expedición hacia la cumbre de ese cerro del 15 al 22 del mismo mes, anunció la Secretaría de Turismo provincial. Participarán unos 300 montañistas de 10 países, con el objetivo –dijeron fuentes de la Secretaría– de promocionar el cerro Pissis, de 6882 metros de altura. El Pissis está en el departamento de Tinogasta, muy cerca de la frontera con Chile. Se trata del volcán más alto del mundo y la segunda cumbre más alta de América, después del Aconcagua.

Desafío sanjuanino

El próximo 5 de noviembre se realizará el “II MTB-Desafío Cuesta del Viento” para corredores de mountain bike en San Juan. El desafío deportivo comienza en Rodeo, 160 kilómetros al norte de la ciudad de San Juan, donde se llevará a cabo la competencia y cuenta con la organización del grupo “Windsurf en los Andes”. Se desarrollará bajo la modalidad de tipo rally (prueba punto por punto sobre un recorrido de 33 kilómetros, delineado en zonas circundantes al embalse de Cuesta del Viento y con picos de hasta 2000 metros de altura).

Cerveza patagónica

La segunda edición del Festival de la Cerveza Artesanal Patagónica se realiza esta fin de semana en la localidad rionegrina de El Bolsón, en conjunto con el primer Congreso Cervecero de productores. El Bolsón cuenta una importante cantidad de productores de cerveza artesanal, quienes promovieron esta celebración con la intención de dar a conocer el producto y generar una alternativa turística. Los fabricantes artesanales de cerveza de la Patagonia y otros puntos del país analizarán temas tales como buenas prácticas en el proceso de fabricación de la cerveza, manejo de sanidad, comercialización y mercado.



El escritor, que solía presentarse como "Saint-Exupéry, piloto", en uno de sus aviones.

RELATOS DE PIONEROS *Antoine de Saint-Exupéry*

Cazador de estrellas

Como aquellos relatos de navegantes, exploradores y aventureros que se lanzaron a descubrir mundos desconocidos, las crónicas de Antoine de Saint-Exupéry –aviador, ensayista, poeta y autor de *El Principito*– reflejan impresiones únicas, relatos que contienen la magia de esa primera mirada.

POR MARINA COMBIS

Dicen que los viajes contienen, al mismo tiempo, la magia del descubrimiento y las ventanas del mundo. Desde el comienzo mismo de la historia, los relatos de los navegantes, exploradores y aventureros sacaron a la luz los secretos de tierras hasta entonces desconocidas, dieron a conocer los misterios de paisajes nuevos. Cada historia de estos pioneros fue una verdadera crónica de viaje, un manual de conocimiento, una guía impensada para futuros turistas.

Antoine Jean Baptiste Marie Roger, conde de Saint-Exupéry, cazador de estrellas y caminante de las nubes, es uno de estos intrépidos viajeros. Este francés de mirada tierna es mucho más que un aventurero: es un poeta que escribía en prosa, dibujante de talento, inventor fértil y prestidigitador genial, compañero cortés y encantador, un aristócrata romántico que solía presentarse, simplemente, como "Saint-Exupéry, piloto". Había nacido en Lyon, Francia, en el seno de una familia con raíces en la nobleza, y tenía apenas veinte años en 1920 cuando comenzó a descubrir que sus sueños navegaban en las alas frágiles de aquellos aviones. No habían pasado seis años y ya era piloto de la compañía Aéropostale, fundada por el industrial francés Pierre Latécoère, que imaginaba una ruta de correo aéreo que cubriría desde Toulouse hasta Tierra del Fuego.

Saint-Ex, como lo conocen sus colegas, vuela casi a diario uniendo Toulouse con Rabat, Dakar y Casablanca, y poco a poco comienza a enamorarse de esas arenas blancas que parecen un océano. El Sahara despierta su imaginación de poeta, y su pasión se concreta cuando lo nombran jefe de la Aeroplaza de Cap Juby, en el Sahara español.

En 1929 llega a la Argentina para abrir las rutas aéreas del sur. No está solo: Henri Guillaumet y Jean Mermoz, sus queridos colegas de la Aéropostale, con quienes comparte momentos muy intensos, también trabajan en Buenos Aires para la Aeroposta Argentina. Vuela entre Brasil y el Litoral, entre Buenos Aires y la Patagonia, cruza los Andes cubiertos de nieve. Cuando regresa a París, dos años más tarde, es piloto de línea, hace vuelos de pruebas para Latécoère, intenta conseguir el record de velocidad volando entre París y Raigón, sufre un accidente en el desierto libio, trabaja en el servicio de propaganda de Air France, firma artículos desde Moscú para el periódico *Paris Soir* y trabaja como corresponsal de *L'Intransigeant* en la Guerra Civil Española.

La Segunda Guerra Mundial lo encuentra como piloto de guerra en la lucha contra los nazis, pero la Francia ocupada lo lleva a los Estados Unidos para buscar ayuda contra la invasión. Pronto regresa para unirse a la Resistencia y vuelve a su avión. Un 31 de julio de 1944 realiza su última misión, de la que jamás regresará. Tenía apenas 44 años.

CORREO DEL SUR. En la primavera de 1928, Jean Mermoz inaugura los vuelos nocturnos de la Línea Río de Janeiro-Buenos Aires, y el correo llega tan sólo en un día, en lugar de los cinco que demora en barco. La distancia entre Toulouse-Dakar y Natal-Buenos Aires se cubre en apenas cuatro días. El desarrollo de la aviación tiende puentes entre esos pueblos hasta entonces lejanos. A partir de ese mismo año, un grupo de pilotos franceses y argentinos comienza a transitar, con sus alas desplegadas y su espíritu de conquista, los helados cielos del sur.

La conquista aérea de la Patagonia, que abre la línea desde Buenos Aires hasta Río Gallegos, es uno de los puntos culminantes de esta epopeya, de la mano de Antoine de Saint-Exupéry, nombrado jefe de Explotación de la Aéropostale en Argentina. En muy poco tiempo los avezados pilotos encuentran la manera de vencer las inclemencias del clima austral y las dificultades de la ruta, mientras los mecánicos luchan por mantener en condiciones los aviones de la flota. El 25 de agosto de 1928 se realiza el estudio de la ruta patagónica a bordo de un avión Laté 25, que aterriza por primera vez en Bahía Blanca, Carmen de Patagones, San Antonio Oeste y Trelew, recorrido que al año siguiente se amplía hasta Comodoro Rivadavia. El 14 de octubre de 1929, Saint-Exupéry y Paul Vachet viajan por primera vez hacia el Sur, poco antes de inaugurarse el servicio regular de la Aeroposta. La Patagonia es recorrida por extraños y ruidosos pájaros que unen los pueblos, las ciudades, el mundo.

Cuando los pilotos franceses inician la retirada, en 1931, los vuelos a la Patagonia se han hecho regulares. El tiempo de los pioneros, cuando las rutas del cielo formaban héroes y poetas, hombres simples frente a los misteriosos poderes de la naturaleza, ha quedado atrás. En marzo de ese año Saint-Ex realiza su último vuelo para la Aeroposta y regresa definitivamente a París para consagrarse a la literatura, pero jamás olvida su pasión por los cielos australes.

CRONICAS DE VIAJE. No deja de volar, pero sus alas de poeta están inquietas. "La imagen es un acto que, sin saberlo, envuelve al lector. No se excita al lector: se lo hechiza", escribe. Su primer título literario, "El aviador" (1926), aparece en la revista *Navire D'Argent*, publicación en la cual trabaja su buen amigo Jean Prévost. *Correo del Sur* (1929), su primera novela, ensalza la profesionalidad y la camaradería que ha compartido con los pilotos de la línea postal. El aviador compagina su trabajo con los relatos, y es durante las convalecencias, mientras se recupera de los accidentes que sufre, cuando más tiempo le dedica a la escritura.

La Patagonia deja una huella profunda en Saint-Exupéry. La monotonía, la ausencia de árboles de este paisaje tan diferente al de Francia impresionan al aviador-poeta. Los pueblos, cada vez más escasos a medida que avanzan hacia el Sur, parecen haber despojado la tierra de su verdor. Allí escribe su primer gran éxito literario, *Vuelo nocturno*, donde relata las peripecias de un piloto de línea que parte de Comodoro Rivadavia y desaparece en la noche patagónica. "En esa calma habría podido creerse haciendo un lento paseo, casi como un pastor. Los pastores de la Patagonia iban, sin apurarse, de un rebaño a otro: él iba de una ciudad a otra, era el pastor de las pequeñas ciudades. Cada dos horas encontraba una, que se había acercado a beber al borde de los ríos, o que pastaba en su llano", escribe en la novela que será prologada por André Gide.

Un accidente acaecido en 1938 en Guatemala, cuando pretende viajar desde Nueva York a Tierra del Fuego, lo deja postrado en cama durante un tiempo considerable. En esta época escribe *Tierra de hombres* (1939), que recibe el Gran Premio de la Academia Francesa y el National Book Award estadounidense. En Estados Unidos y estimulado por el contexto bélico, escribe *Piloto de guerra* (1942) y *Carta a un rehén* (1943).

DOS PRINCESAS. Es a partir de uno de sus accidentes aéreos cuando comienza a imaginar *El Principito*. En 1929, en un viaje de Buenos Aires a Asunción del Paraguay, Saint-Exupéry debe hacer un aterrizaje de emergencia en un campo de San Carlos, en la provincia de Entre Ríos. Lo auxilia Georges Fuchs Vallon, un francés que vive con su mujer y sus dos hijas, Suzanne y Edda, en un viejo castillo frente al río Uruguay. Permanece allí un corto tiempo, pero ese mundo de leyenda lo impacta de tal manera que le dedica un capítulo en su novela *Tierra de hombres*: "Tanto os hablé del desierto que antes de seguir hablando de él me gustaría describir un oasis. La imagen que tengo de él no está perdida en el fondo del Sahara (...) Era cerca de Concordia, en la Argentina, pero hubiera podido ser en cualquier otro lugar, de tal modo está difundido el misterio".

Sin embargo, son otras visiones las que inspiran a este poeta que escapa a las ciudades. Se enamora de las historias que le relatan las dos niñas que habitan en ese castillo semiderruido, a las que llama "mis princesitas". En 1932, las publica en la revista *Marianne*: describe cómo un día, una de las niñas sube a un árbol y se encuentra, frente a frente, con una serpiente. La joven comienza a hablarle y le pide que no la lastime. La serpiente parece entender sus palabras, y se aleja sin hacerle daño.

La pluma de Saint Exupéry es fértil e incontenible. En 1942 termina de escribir *El Principito*, con el que fascinará al mundo y donde depositará toda su filosofía de la vida. "Lo esencial es invisible a los ojos", escribe, mientras su pensamiento va más allá y propone una meditación sosegada sobre la soledad del hombre, sobre la amistad, sobre la existencia.

Su avión desaparece en medio del misterio. ¿Qué ha sido de Saint-Exupéry?, imagina Umberto Eco. "¿Desaparece de los cielos como un Principito? ¿Dónde ha ido a parar? No lo sabréis nunca. Quedan sus libros y su leyenda, que va más allá de su obra."